

Come si amano le statue

Novella di Leogrande

Quando Aristide Spinelli giunse a Napoli l'ultima stella sputava dietro il Vesuvio nell'indugio mattinale.

La notte insieme dei wagoni gli aveva mirato fredda e silenziosa le lampade, gli aveva sbiancato il cervello in un delirio da demenza, il treno era fuggito ansimando e sibillando, in un rumor di ferraglia incompresa, verso il suo destino.

Poco e blocchi di ombre, poi luci scattanti all'infinito, rumore frangente di ponti ferrati, rullare non frenato per stazioni che si facevano piccole e sfuggivano al transito del convoglio, poi macerose fasce e blocchi di ombre, luci scattanti all'infinito.

La lampadina blu della cabina, occhieggiava, poi si dilatava, si sfondeva, smisuratamente come l'unico occhio mostruoso d'un gigante più mostruoso. Indi visione d'un quadro ammirato in vetrina, lussuosa, giorni innanzi, ove era scudisciato l'eterno castigo di un delinquente con due occhi di spavento delittuoso, e poi senso e freddo di vuoto abisso.

Vertigine e paura. Brivido e vertigine.

Il rullo delle tempie si calmava.

La scena cambiava. Nuovo figure e nuovo soggetto.

Due larve d'occhi fucili nel grigiore smisurato, vestiti, dilatati, che abbracciavano l'orizzonte cupo per poi restringersi, rimpicciolirsi e ritornare una rovente ciclotina di lampadine blu.

E le lampadine si sfacciarono, si allungarono dalla cabina bezzocchiosa nella corsa pazzesca per ritornare alla stazione di partenza, ed allora essi vedevano quasi due occhi foschi di grigiore!

Pannocchia e allucinazione! Persecuzione e sfottitura al viso...

Quei due occhi foschi!

Il castigo della sua vita dannata. Femmina che l'aveva sconvolta, femmina che l'aveva scardinata dalla sua vita abituale per inchiavardarlo al più crudo, al più sacralmente dei deliri.

Il treno mormorante e beffardo fuggiva sudando nella notte pazzesca.

Cortine di piombo si frappondevano all'avanzata del mostro.

Sfello, vinta dal proprio istinto, si seppellivano e si irridavano, altre s'imperniavano su nubi distanti.

Aristide Spinelli si rivolse nella cassetta. Prima, stupito. Poi, fiero. Gli sembrò di piangere.

Quattro donne a Napoli l'ultima stella sputava dietro il Vesuvio nell'indugio mattinale.

L'aveva conosciuta in un grappolo di case abbandonate disperate, fameliche alla roccia massiccia del Lago di Como.

Pallida come il lino della Veronica, bocca di sangue acceso, occhi foschi di tormento, anima, l'anima di capelli oro bruciato, Lena Riccardi era sovrana nel grappolo di case.

Bellezza fantastica che si stagliava cupa nei contrasti aspri del tramonto, nordici, ella aveva un ricco palmarium: bocca di sangue acceso, occhi foschi di tormento, anima, l'anima di capelli oro bruciato.

Aristide Spinelli aveva un tesoro inestimabile: cuore che era un fascio di corde malate, cuore che era uno staffe di passione, occhi che bruciavano d'amore.

E l'aveva amata disperatamente senza conoscerla. L'aveva amata senza studio, così per vizio di cuore, così per febbre di natura, così per spasmo di volontà.

Ma non la conosceva di persona. Non l'aveva conosciuta. Non aveva conosciuto.

Suono bello e angoscioso.

Anima che annega e si dissolve. Timore di quella bellezza.

A sera, quando il battello che imboccava lo specchio immacolato del lago fumava sfidando dietro il grappolo di case, egli vedeva, pallido e lontano, un arco di rive più vaste e più dolci, l'arco del suo golfo, e vide bianche labbra ridere al bacio della brezza. E poi un monte che lampeggiava fuoco, e peschi, mandorli e violette fiorite; fanfale fragili e innamorata, neghi effluvi sfoderati dei rosei ridenti; rondini scattanti fra le mortelle; Poggi, valli, villini e mare, tanto mare... E poi, singolo al dispetto di canoni nostalgici, l'unico fatto di cuore di baci e bisbigli d'ombra, di carezze e palpiti, di fantasie, e poi, ancora un mito d'incantesimo nel vento che portava leggeri occhi di bellezza e di sogni, di verde e d'azzurro, e una vecchietta lina, argento il capo, scorse le gotte, nero l'abito, vecchietta che la mamma ed era un tesoro nel suo sepolcro d'attesa...

— Aristide, tu sei cambiato. Di alla mamma tua, di alla tua mamma, tu sofferi... Tu non sei più la polpa di gioia tutta vita e tutto a morte per la tua mamma...

— Sei scarno: Le tue occhiaie son livide. Sei tanto triste. Tu piangi senza piangere, tu sofferi senza dirlo. Perché non parli? Tu ami, no? E non lo vuoi dire... Alla mamma, e perché?

— Brutta malattia, figliolo mio, lo so bene, e per quelli di Napoli, poi...

Tacque. Un giorno, quando una nave pazzesca entrava in porto e un piano indistinto e rabbioso di violini, soffocato dal gracchio, schiuffeggiava le imposte dorate della finestra, con la testa china sulle ginocchia, le tempe serrate in una catena di dita, la mamma che lo stringeva forte, egli parlò.

— Un'ombra. La fantasia. Una follia.

Amore di donna. Amore di donna. Amore di donna che non si può amare.

Donna che è bellezza e non è amore.

Donna che è spasmato e non è luce.

Donna che non ha, e corriei!

Donna che non ha, e corriei!

Donna che non ha, e corriei!

Donna che non ha, e corriei!

Donna che non ha, e corriei!

Donna che non ha, e corriei!

Donna che non ha, e corriei!

Donna che non ha, e corriei!

Donna che non ha, e corriei!

Donna che non ha, e corriei!

Donna che non ha, e corriei!

Donna che non ha, e corriei!

Donna che non ha, e corriei!

Donna che non ha, e corriei!

Donna che non ha, e corriei!

Donna che non ha, e corriei!

Donna che non ha, e corriei!

Donna che non ha, e corriei!

Donna che non ha, e corriei!

Donna che non ha, e corriei!

Donna che non ha, e corriei!

Donna che non ha, e corriei!

Donna che non ha, e corriei!

Donna che non ha, e corriei!

Donna che non ha, e corriei!

Donna che non ha, e corriei!

Donna che non ha, e corriei!

Donna che non ha, e corriei!

Donna che non ha, e corriei!

Donna che non ha, e corriei!

Donna che non ha, e corriei!

Donna che non ha, e corriei!

Donna che non ha, e corriei!

Donna che non ha, e corriei!

Donna che non ha, e corriei!

Donna che non ha, e corriei!

Donna che non ha, e corriei!

Donna che non ha, e corriei!

Donna che non ha, e corriei!

Donna che non ha, e corriei!

Vetroli giganti francesi

PARIGI, giugno.

(U. P.). — Evidentemente stimolata dai nuovi giganteschi apparecchi tedeschi plurimotori, ecco che ora la Francia ha ultimato il suo primo velivolo trimotore da trenta passeggeri. Come apprendiamo, si sta costruendo ora anche un altro e maggiore velivolo, che toccherà quasi le dimensioni del «Do X» tedesco. Questo apparecchio trimotore, che si chiamerà «DB 70», è stato testato ultimamente a Bordeaux, ma non ha ancora compiuto voli in carico completo. Come i francesi riconoscono francamente, esso non è un rivale dei nuovi tipi tedeschi; tuttavia essi non sono fieri, perché rappresentano, com'è noto, un primo passo. Una volta che siano montati i nuovi motori, il «DB 70» potrà trasportare i suoi trenta passeggeri con maggior velocità che il modello Junkers tedesco «J 38» i suoi quaranta.

Gli ingegneri francesi considerano con manifesto interesse l'apparecchio tedesco in occasione del suo recente viaggio a Parigi, negli aerodromi di Le Bourget e di Villacoublay. E' singolare come la visita dello Junkers abbia suscitato, anche in Francesi nazionalisti, sentimenti diversi da quelli dei suoi detrattori. E' singolare che sulla Francia, spesso accusata di protezionismo, militino, più importante che il Zepplin.

Qui, né il Governo né la compagnia d'aviazione mostrano interesse per la costruzione dei velivoli di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, a bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Altro è il caso degli aeroplani giganti per passeggeri e per il trasporto merci. La Francia, che vigila gelosamente sul suo monopolio di fatto dell'aviazione commerciale nella America del Sud, sa bene che le occorre costruire velivoli più grandi e più veloci, se non vuole trovarsi di fronte colà ad una pericolosa concorrenza tedesca.

Grotteschi: l'ora della spiaggia Echi e riflessi

Eccola, è scoccata.

— Al mare! Al mare!

I treni gli automobili, le corriere, i vaporetto incominciano a riversare bagnanti sulle italiane spiagge.

Viserba, Bellaria, Riccione, Cesenatico, Cervia tutte le perle dell'Adriatico che si contendono il primato facendo corona intorno a Rimini la più fuggita deliziosa lussuosa e sfoggiante gemma scintillante, sfavillano.

Più oltre c'è la «regina» della Laguna, la «sirena» del Mediterraneo, la «conchiglia della Costa Azzurra», il «paradiso della Riviera», la «spiaggia del sogno».

Gli alberghi hanno più fantasia e immaginazione dei posti. Ovunque bandiere che sventolano, ovunque che battono che inchiodano, che piacciono, che segnano, che fabbricano ponti, passerelle, barriere, piattaforme rotonde ringhieri... Ovunque imbianchini che rifanno... il volto ai villini e agli «hotels», giardinieri che rastano viali o siepi e tolgono i praticelli verdeggianti e inquadrano e incorniciano le aiuole e alberghi e stabilimenti ove grandi squadre di operai lavorano febbrilmente per completare la «collezione» estiva delle deliziose città di mare che a giorni risuoneranno del giocondo spensierato cicaleccio e delle liete risate della folle felice e spensierata dei bagnanti.

— Al mare! Al mare, signore!

Le felici e ridenti cittadine marinare per dieci mesi vissute raccolte e silenziose già cominciano ad animarsi di quella leggiadra popolazione inattesa in costume e in «pajama» piovuta da tutte le parti del mondo per rendere omaggio a quel grande poeta che è il mare, prodigioso regolatore della salute e della bellezza, al grande farmaco di tante miserie che affliggono l'umanità, al toccasana di tutti i malanni.

— Al mare! Al mare, signore!

Le felici e ridenti cittadine marinare per dieci mesi vissute raccolte e silenziose già cominciano ad animarsi di quella leggiadra popolazione inattesa in costume e in «pajama» piovuta da tutte le parti del mondo per rendere omaggio a quel grande poeta che è il mare, prodigioso regolatore della salute e della bellezza, al grande farmaco di tante miserie che affliggono l'umanità, al toccasana di tutti i malanni.

— Al mare! Al mare, signore!

Le felici e ridenti cittadine marinare per dieci mesi vissute raccolte e silenziose già cominciano ad animarsi di quella leggiadra popolazione inattesa in costume e in «pajama» piovuta da tutte le parti del mondo per rendere omaggio a quel grande poeta che è il mare, prodigioso regolatore della salute e della bellezza, al grande farmaco di tante miserie che affliggono l'umanità, al toccasana di tutti i malanni.

CRONACA CITTADINA

La sessione di giugno del Direttorio Federale

L'esame della situazione economica provinciale - Un importante ordine del giorno sulle industrie cotoniere del Pordenonese

La Federazione Fascista Friulana comunica:

Il Direttorio Federale si è riunito ieri, alle ore 16, per la continuazione della sessione di giugno.

Erano presenti: il co. dott. cav. Raimondo de Puppi, Segretario Federale; il dott. Enrico Pretendi, Vice Segretario Federale; il dott. cav. Raffaele Paganini, Segretario Federale Amministrativo; i membri: rag. Colledan, cav. de Valenzuela, dot. de Nardo, co. Otello; gli ispettori: geom. Bodini, dottor D'Angelo, ing. Faleschini, dottor cav. Luchini, dott. Sartorelli, e il camerata Placereani, Segretario della Federazione.

Assenti giustificati: i camerati Nigris e Micheli-Zignoni del Direttorio, e l'ispettore seniore Dino Fancello.

Viene trattato l'argomento terzo all'ordine del giorno: «Esame della situazione economica provinciale».

Il Segretario Federale, in forma chiara, espone la situazione economica locale, i suoi rapporti con quella nazionale, soffermandosi a chiarire dati ed elementi circa la particolare situazione dell'agricoltura, dell'industria e del commercio. Espone quanto è stato fatto dalla autorità competente e quanto sarà in breve tempo assicurato circa i mezzi per lenire la disoccupazione.

A questo punto riferisce l'ingegnere Faleschini per quello che riguarda l'organizzazione delle Cooperative friulane ed in specie del loro infuso sull'andamento dei prezzi, esponendo le «letture» che informeranno la sua attività futura, espressa nelle varie forme della cooperazione ed in particolare alla Cooperativa di consumo così diffusa in Friuli, onde queste divengano sempre più efficaci strumenti a favore della economia locale.

L'ing. Faleschini fa quindi una breve relazione sulle Casse Rurali; dopo avere detto che esistono in provincia circa 40 Casse Rurali la gran parte delle quali hanno una vita fiorente e svolgono una benefica attività a favore dei modesti agricoltori ed artigiani, ed avere annunciato che queste cooperative di credito avranno ulteriore sviluppo specialmente in seguito alle disposizioni emanate dall'ultimo Consiglio dei Ministri, afferma la necessità di affidare la opera assistenziale di controllo e di coordinamento ad un Ufficio provinciale e dato che tale Ufficio non fu mai costituito nella nostra Provincia, tale opera potrebbe essere affidata al locale Ufficio Provinciale dell'Ente Nazionale della Cooperazione, che già compie opera a favore degli Enti cooperativi della Provincia e che diede finora opera di assistenza alle Casse Rurali che ad esso si sono rivolte.

Per quanto brevemente esposto fu votato dal Direttorio il seguente ordine del giorno:

«Il Direttorio Provinciale del P. N. F. nella seduta del 26 giugno 1936 (VIII);

esaminata la situazione delle Casse Rurali della Provincia del Friuli;

considerato che il nuovo ordinamento della seduta del Consiglio dei Ministri del 23 corrente rende necessaria la creazione di un Ufficio Provinciale per il coordinamento, l'assistenza, lo sviluppo, il controllo ed il controllo di questi Enti cooperativi;

dato l'assistenza prestata a dette Casse dall'Ufficio Provinciale dell'Ente Nazionale della Cooperazione;

fa voti: che allo scopo di assicurare il coordinamento sindacale anche alle Casse Rurali del Friuli, tale opera venga affidata all'Associazione Nazionale delle Casse Rurali al locale Ufficio Nazionale della Cooperazione, già opportunamente attrezzato per tale lavoro».

Prende quindi la parola il conte Ottavio che riferisce sull'attività svolta e sui progetti in corso di approvazione e di applicazione, circa la bonifica della Bassa Friulana del cui Consiglio di amministrazione è membro.

Il dott. Paganini riferisce sull'andamento delle pratiche inerenti al costituito Consorzio per l'acquedotto del mezzo Friuli, che dovrà dare acqua potabile ad una vasta zona comprendente 16 Comuni; riferisce anche sui bacini montani. Prende la parola il rag. Colledan e quindi l'ing. Faleschini, i quali trattano del fenomeno dell'emigrazione che il Direttorio esamina con particolare cura.

Il Segretario Federale riferisce sulla discussione, riferisce sull'attività del Consorzio di Bonifica di 2° grado e sulla imminente esecuzione di lavori. Da quindi ampie delucidazioni sulla opera svolta presso le superiori Gerarchie circa i concetti informativi della politica emigratoria da attuarsi in Friuli. Concetti che vengono all'unanimità approvati dal Direttorio dopo esauriente discussione e che ebbero già il consenso di massima delle alte Gerarchie.

Infine poi il quadro dei lavori pubblici, da intraprendersi nel fu-

turo inverno, per cui sono stati assicurati i finanziamenti (bocconi montanti, opere stradali, arginature ecc. ecc.).

Espono infine sulla situazione venutasi a creare nel Pordenonese in seguito alla crisi che colpisce le industrie cotoniere. Sull'argomento riferisce il cav. de Valenzuela ed interloquiscono altri membri.

Dopo di che il Direttorio approva ad unanimità il seguente importante ordine del giorno:

«Il Direttorio Federale: esaminata la situazione economica venutasi a creare nel Pordenonese in seguito alla crisi che ha colpito le industrie cotoniere; constatata la necessità che, per la sensibile influenza che tali industrie hanno sulla economia di quella importante zona friulana, sia assicurata la piena efficienza del funzionamento di esse e che:

a) venga ripreso, dopo le avvenute sensibili riduzioni di mano d'opera, il lavoro in modo costante, assicurando il numero normale di ore lavorative alle maestranze attualmente impiegate;

b) vengano, d'altra parte, adeguati i costi di produzione alle attuali esigenze dei mercati di vendita ove si è acuita la concorrenza nell'offerta mentre vanno riducendosi i consumi;

nel mentre plaude alla opera vigile ed efficace svolta dall'Autorità politica sin dagli inizi della crisi, mercede la quale si sono ottenuti parziali (tangibili e pronti benefici;

fa voti:

che nel tempo più breve si addivenga ad una definitiva sistemazione della efficienza lavorativa degli opifici pordenonesi del Cotone; Venezia, nei sensi sopra espressi, ispirata alla comune volontà di tutelare il superiore interesse della produzione, che deve essere salvaguardata anche a costo di sacrifici, purché a eguaglianza distribuiti tra le parti direttamente interessate dei datori di lavoro e dei lavoratori secondo le direttive del Regime;

e invita:

le Organizzazioni sindacali competenti a favorire col loro efficace intervento nell'interesse locale e generale la sistemazione stessa, ottenendo alle direttive superiormente formulate».

La proficua seduta si chiude alle ore 19.30, per essere ripresa alle ore 21.

L'ordine del giorno che è stato ieri votato dal Direttorio Federale, affermando la necessità urgente di una sistemazione definitiva degli stabilimenti pordenonesi facenti parte del Cotoneificio veneziano, ha posto, sia pure concisamente, il problema nei suoi veri termini. La crisi che travolgeva tali industrie cotoniere è senza dubbio delicata e non certo lieve, giacché alle cause generali dovute all'andamento dei mercati e alla situazione economica non solo nazionale ma anche estera si sommano anche condizioni particolari e locali che non scemano certo le difficoltà.

Ma una volta impostato il problema nella sua realtà non è ammesso dubitare sulla possibilità di una soluzione che si confaccia a una istanza, a momenti opposti, ma in definitiva convergenti, dei datori di lavoro e dei prestatori d'opera.

L'ordine del giorno, come possiamo constatare, si rivolge ufficialmente alle competenti organizzazioni sindacali di ambo le parti che invita ad intervenire, ma in realtà si rivolge con un appello caldo e autorevole ai più diretti interessati, ai lavoratori e soprattutto agli industriali, richiamando ancora una volta i principi generali informativi della politica economica del Regime sulla necessità di tener conto sempre in tale materia della tutela dei superiori interessi della produzione.

In fondo tutti sentono oggi la necessità, e non ultima tra queste, le masse lavoratrici, che le industrie subiscano i duri adattamenti alla attuale situazione economica che direttamente influisce sulla domanda di ogni sorta di prodotti e soprattutto di quelli industriali. Ma è giusto e conveniente che il peso di una nuova attrezzatura e sistemazione anche per quanto riguarda l'andamento del lavoro delle maestranze gravi totalmente sopra una sola parte, il che è avvenuto specie a danno di quella più economicamente debole, ma venga sopportato da ambo le parti, mentre la diminuzione dei costi di produzione non può risolversi solo con la diminuzione del prezzo della manodopera o con un migliore rendimento di essa, ma grave anche per gli altri elementi economici che vanno ad incidere sul costo di produzione stesso.

Ci auguriamo pertanto che l'appello fascisticamente lanciato dal Direttorio Federale non trovi taroli di orecchi in chi è capo di importanti imprese industriali e che, appunto per questo, è tenuto ad essere in particolare modo sensibile alle direttive del Regime e alle

impellenti necessità di vita di intere popolazioni. Come pure vorremmo sperare che l'azione concordante dell'Autorità politica, alla cui opera efficace il Direttorio ha rivolto un giusto plauso, e delle Gerarchie locali del Partito e sindacali riesca autorevole intermediazione in una prossima soddisfazione e definitiva soluzione della crisi delle industrie cotoniere pordenonesi.

Altri problemi ha trattato il Direttorio Federale, nella seduta di ieri, e tutti di capitale importanza per l'economia provinciale.

Sappiamo inoltre che grazie all'intervento dell'Autorità politica, alcuni favorevoli provvedimenti sono già stati presi e fra questi importanti quelli che riguardano l'attuazione della bonifica, le opere stradali, i bacini montani e la costruzione dell'acquedotto del mezzo Friuli.

L'importante sessione, con la riunione di ieri, finita alle ore 19.30, ha trattato nei primi articoli all'ordine del giorno, ed alle ore 21 - come è stato comunicato ufficiale - si riunirà per esaurire i lavori della sessione. (N. d. R.)

Un telegramma di S. E. Turati

Dopo la seduta di martedì scorso, il Direttorio Federale inviò un telegramma di saluto a S. E. Turati.

Il Segretario del Partito ha così risposto:

«Ringrazio vivamente il Direttorio Federale ed Ispettori politici provinciali per devoto saluto rivolto, e plaudo alla vibrante salda compattezza Fascismo Friulano che continua operoso e fedele la sua marcia» - TURATI.

Concorsi a posti di studio nei Convitti Nazionali

In seguito a decreto del Ministro dell'Educazione Nazionale è aperto il concorso per il conferimento dei seguenti posti gratuiti di studio nei Convitti Nazionali:

A) Posti di studio a carico del bilancio del Ministero dell'Educazione Nazionale:

a) posti di studio ordinari e per giovani appartenenti a famiglie residenti nelle Nuove Provincie, n. 27;

b) posti di studio, straordinari, per figli di presidi, professori e funzionari dei Convitti Nazionali, n. 2;

c) posti di studio per giovani già profughi di guerra, n. 7.

B) Posti di studio a carico dei bilanci dei Convitti:

a) posti di studio ordinari e per giovani appartenenti a famiglie residenti nelle Nuove Provincie, n. 27;

b) posti di studio, straordinari, per figli di presidi, professori e funzionari dei Convitti Nazionali, n. 2;

c) posti di studio per giovani già profughi di guerra, n. 7.

B) Posti di studio a carico dei bilanci dei Convitti:

a) posti di studio ordinari e per giovani appartenenti a famiglie residenti nelle Nuove Provincie, n. 27;

b) posti di studio, straordinari, per figli di presidi, professori e funzionari dei Convitti Nazionali, n. 2;

c) posti di studio per giovani già profughi di guerra, n. 7.

B) Posti di studio a carico dei bilanci dei Convitti:

a) posti di studio ordinari e per giovani appartenenti a famiglie residenti nelle Nuove Provincie, n. 27;

b) posti di studio, straordinari, per figli di presidi, professori e funzionari dei Convitti Nazionali, n. 2;

c) posti di studio per giovani già profughi di guerra, n. 7.

B) Posti di studio a carico dei bilanci dei Convitti:

a) posti di studio ordinari e per giovani appartenenti a famiglie residenti nelle Nuove Provincie, n. 27;

b) posti di studio, straordinari, per figli di presidi, professori e funzionari dei Convitti Nazionali, n. 2;

c) posti di studio per giovani già profughi di guerra, n. 7.

B) Posti di studio a carico dei bilanci dei Convitti:

a) posti di studio ordinari e per giovani appartenenti a famiglie residenti nelle Nuove Provincie, n. 27;

b) posti di studio, straordinari, per figli di presidi, professori e funzionari dei Convitti Nazionali, n. 2;

Elena d'Aosta in Friuli

Siamo autorizzati ad annunciare ufficialmente una visita di S. A. R. la Duchessa Elena d'Aosta, alla provincia di Udine e di Gorizia.

In quest'ultima città S. A. R. giungerà nel pomeriggio di oggi, per ispezionare poscia gli asili dell'Opera «Italia Redenta» sparsi un po' in tutta la zona allogena o nella pianura friulana.

La Dama benefica, che il Friuli ricorda con devoto amore, per l'opera di bene spesa con tanto affetto per i bimbi bisognosi di cure e di assistenza, farà una visita a tutti gli asili, per interessarsi al vicino sul loro funzionamento e sulle necessità che incombono per renderli sempre più efficienti.

Nella Provincia di Udine la visita si svolgerà nei giorni 5, 6 e 7 luglio prossimi.

S. A. R. presenzierà nella città nostra alla inaugurazione della Colonia Elioterapica «Principe di Piemonte» e di un medaglione murato nelle Scuole di via Dante a ricordo della valorosa e compianta infermiera volontaria della C. R. I. Ina Battistella, la quale ivi svolse il suo apostolato durante l'invasione nemica.

La Duchessa d'Aosta presenzierà anche alla inaugurazione del nuovo Asilo dell'«Italia Redenta», a Camponovo in Val Canale, e allo scoprimento di una lapide nell'Asilo di Tarvisio, dedicato a Ina Battistella. L'epigrafe, dettata dal comm. dott. Gualtiero Valentini, così dice:

«A Ina Battistella — Eroica e soave infermiera — della Croce Rossa Italiana — Questo Asilo infantile — è dedicato — In memoria — ad esempio».

Pure nella stessa circostanza S. A. R. visiterà a Pontebba i lavori per la costruzione di quell'Asilo, eretto ad opera delle autorità locali e dedicato al nome di un'altra valorosa infermiera volontaria friulana: la contessina Bianca di Prampero.

La Duchessa ha poi promesso d'intervenire all'inaugurazione del monumento ai Caduti di Cavasso Nuovo.

Laureandi di Agraria che visiteranno il Friuli

Il Friuli agricolo continua ad essere meta di visite da parte di autorità e di studiosi.

E' annunciato per sabato sera l'arrivo dei laureandi del R. Istituto Superiore Agrario di Milano, accompagnati dall'illustre professore Alpe.

Si fermeranno due giorni, dedicando il giorno 29 a vedere le stalle pezzate rosse, essiccatoi di bozzoli e lattorie sociali; il giorno 30 alla visita delle zone da bonificare e bonificate della Bassa friulana.

Gli esami all'Istituto Commerciale di Toppe-Wassermann

Il R. Commissario prof. dottor cav. uff. Ottorino Biscioni, Direttore del R. Istituto Commerciale di Carrara, presiede ieri alle operazioni dello scrutinio finale e d'accordo con la Direzione dell'Istituto Commerciale di Toppe-Wassermann, approvò il diario per gli esami che si terranno nei seguenti giorni:

Giovedì 3 luglio, ore 8 - Stenografia per l'ammissione al primo corso.

Venerdì 4 luglio, ore 8 - Stenografia per l'ammissione e idoneità al secondo corso.

Sabato 5 luglio, ore 8 - Stenografia per l'ammissione e idoneità al terzo corso.

Lunedì 7 luglio, ore 8 - Calligrafia per l'ammissione e l'idoneità al primo corso.

Martedì 8 luglio, ore 8 - Temi commerciali per l'ammissione e l'idoneità al quarto corso.

Mercoledì 9 luglio, ore 8 - Prova pratica di mercologia per la ammissione e l'idoneità al quarto corso.

Giovedì 10 luglio, ore 8 - Dattilografia per l'ammissione e l'idoneità al terzo corso.

Venerdì 11 luglio, ore 8 - Italiano scritto per tutti i corsi.

Sabato 12 luglio, ore 8 - Tedesco scritto per tutti i corsi.

Domenica 13, ore 8 - Orali di storia, geografia, scienze naturali per l'idoneità e l'ammissione al primo corso e l'ammissione al corso preparatorio.

Lunedì 14, ore 8 - Francese per tutti i corsi (scritti).

Martedì 15 luglio, ore 8 - Matematica scritta per tutti i corsi.

Mercoledì 16, ore 8 - Ragioneria scritta per tutti i corsi.

Mercoledì 16 luglio, ore 16 - Inizio delle operazioni di scrutinio.

Giovedì 17 luglio, ore 8 - Operazioni di scrutinio.

Giovedì 17 luglio, ore 15 - Esami orali.

Radiorario giornaliero

Oggi (venerdì 27)

Genova - Ore 21: Società folklorica genovese.

Una lettera chiarificatrice

della Commissione Provinciale Venatoria

Riceviamo quanto segue dalla Commissione Provinciale Venatoria:

«Ilmo Signor Direttore, Abbiamo letto sui giornali cittadini di ieri un ordine del giorno che si dice votato da quindici Podestà della Provincia, convenuti presso la Camera Ambulante di Agricoltura per organizzare e disciplinare la lotta anti-coscia; le cosciglie che compromettono la produzione agricola in taluni Comuni della Provincia.

In detto ordine del giorno, si chiedono provvedimenti governativi contro «l'inconveniente sistematico distruzione degli uccelli, che si va compiendo ecc. ecc.».

Talascio di discutere quale efficacia abbia nei riguardi di un fenomeno particolare, consistito in una piccola parte del territorio provinciale un fatto d'indole generale, come talascio di affermare cose, che è abbastanza nota e cioè che la caccia e l'uccisione esplicita sugli uccelli di passo, in gran parte granivori, ed in epoca nella quale le messi sono giunte a maturazione.

Mi limito soltanto a dire quanto segue:

a) che l'ordine del giorno in parola è stato compilato a seduta terminata e quando una parte degli intervenuti erano già usciti dalla sala delle riunioni;

b) che in Friuli non si fa nessuna distruzione inconsueta e sistematica degli uccelli, ma si è scelta quella caccia e quella uccisione che sono consentite dalle leggi fasciste, sotto il controllo non solo degli agenti della forza pubblica, ma altresì della fiducia della Commissione Venatoria provinciale e delle proprie guardie.

Tanto ad evitare erronee interpretazioni e sentimentalismi che non hanno ragione di esistere.

Il Presidente della Commissione Provinciale Venatoria: G. DI CAPORACCIO - Il Segretario: E. SOLIGO».

Laureandi di Agraria che visiteranno il Friuli

Il Friuli agricolo continua ad essere meta di visite da parte di autorità e di studiosi.

E' annunciato per sabato sera l'arrivo dei laureandi del R. Istituto Superiore Agrario di Milano, accompagnati dall'illustre professore Alpe.

Si fermeranno due giorni, dedicando il giorno 29 a vedere le stalle pezzate rosse, essiccatoi di bozzoli e lattorie sociali; il giorno 30 alla visita delle zone da bonificare e bonificate della Bassa friulana.

Gli esami all'Istituto Commerciale di Toppe-Wassermann

Il R. Commissario prof. dottor cav. uff. Ottorino Biscioni, Direttore del R. Istituto Commerciale di Carrara, presiede ieri alle operazioni dello scrutinio finale e d'accordo con la Direzione dell'Istituto Commerciale di Toppe-Wassermann, approvò il diario per gli esami che si terranno nei seguenti giorni:

Giovedì 3 luglio, ore 8 - Stenografia per l'ammissione al primo corso.

Venerdì 4 luglio, ore 8 - Stenografia per l'ammissione e idoneità al secondo corso.

Sabato 5 luglio, ore 8 - Stenografia per l'ammissione e idoneità al terzo corso.

Lunedì 7 luglio, ore 8 - Calligrafia per l'ammissione e l'idoneità al primo corso.

Martedì 8 luglio, ore 8 - Temi commerciali per l'ammissione e l'idoneità al quarto corso.

Mercoledì 9 luglio, ore 8 - Prova pratica di mercologia per la ammissione e l'idoneità al quarto corso.

Giovedì 10 luglio, ore 8 - Dattilografia per l'ammissione e l'idoneità al terzo corso.

Venerdì 11 luglio, ore 8 - Italiano scritto per tutti i corsi.

Sabato 12 luglio, ore 8 - Tedesco scritto per tutti i corsi.

Domenica 13, ore 8 - Orali di storia, geografia, scienze naturali per l'idoneità e l'ammissione al primo corso e l'ammissione al corso preparatorio.

Lunedì 14, ore 8 - Francese per tutti i corsi (scritti).

Martedì 15 luglio, ore 8 - Matematica scritta per tutti i corsi.

Mercoledì 16, ore 8 - Ragioneria scritta per tutti i corsi.

Mercoledì 16 luglio, ore 16 - Inizio delle operazioni di scrutinio.

Giovedì 17 luglio, ore 8 - Operazioni di scrutinio.

Giovedì 17 luglio, ore 15 - Esami orali.

Radiorario giornaliero

Oggi (venerdì 27)

Genova - Ore 21: Società folklorica genovese.

Milano-Torino - Ore 20.30: Concerto del maestro Sergio Pagnoni.

Roma-Napoli - Ore 17.30-19: «Pamela», commedia di C. Goldoni.

L'ufficio di propaganda

del «Giornale del Friuli», telef. 8-94

Da qualche giorno funziona in via D'Avour N. 2 (Palazzo Eden) l'Ufficio Propaganda del nostro Giornale.

L'istituzione di tale Ufficio porterà un notevole miglioramento nei rapporti fra il Giornale e i lettori, i quali godranno di un servizio rispondente ai fini che la stampa fascista vuol raggiungere, tanto nel campo nazionale, che in quello friulano.

Così, mentre il nostro foglio reca ogni mattina in tutti i villaggi e in tutte le case del Friuli la parola incitatrice del Regime, la notizia politica, l'informazione, gli articoli d'arte, di variabilità, e il modesto fatto di cronaca, nei locali dell'Ufficio Propaganda saranno in prosieguo di tempo ospitate quelle simpatiche manifestazioni con le quali l'arte e l'artigianato locale possono dimostrare l'efficienza, e la genialità d'espressione raggiunta sotto il simbolo sacro del Littorio.

L'Ufficio Propaganda del «Giornale del Friuli» intraprenderà così la sua attività, inquadrata nel piano che il «Giornale del Friuli» va svolgendo secondo le direttive della Direzione del P. N. F. e della Federazione Fascista Friulana, sotto gli auspici migliori e con un programma di sincera friulanità.

Non gli potrà mancare il più cordiale consenso del pubblico che ha già tanto dimostrato di apprezzare la nostra opera appassionata.

Laureandi di Agraria che visiteranno il Friuli

Il Friuli agricolo continua ad essere meta di visite da parte di autorità e di studiosi.

E' annunciato per sabato sera l'arrivo dei laureandi del R. Istituto Superiore Agrario di Milano, accompagnati dall'illustre professore Alpe.

Si fermeranno due giorni, dedicando il giorno 29 a vedere le stalle pezzate rosse, essiccatoi di bozzoli e lattorie sociali; il giorno 30 alla visita delle zone da bonificare e bonificate della Bassa friulana.

Gli esami all'Istituto Commerciale di Toppe-Wassermann

Il R. Commissario prof. dottor cav. uff. Ottorino Biscioni, Direttore del R. Istituto Commerciale di Carrara, presiede ieri alle operazioni dello scrutinio finale e d'accordo con la Direzione dell'Istituto Commerciale di Toppe-Wassermann, approvò il diario per gli esami che si terranno nei seguenti giorni:

Giovedì 3 luglio, ore 8 - Stenografia per l'ammissione al primo corso.

Venerdì 4 luglio, ore 8 - Stenografia per l'ammissione e idoneità al secondo corso.

Sabato 5 luglio, ore 8 - Stenografia per l'ammissione e idoneità al terzo corso.

Lunedì 7 luglio, ore 8 - Calligrafia per l'ammissione e l'idoneità al primo corso.

Martedì 8 luglio, ore 8 - Temi commerciali per l'ammissione e l'idoneità al quarto corso.

Mercoledì 9 luglio, ore 8 - Prova pratica di mercologia per la ammissione e l'idoneità al quarto corso.

Giovedì 10 luglio, ore 8 - Dattilografia per l'ammissione e l'idoneità al terzo corso.

Venerdì 11 luglio, ore 8 - Italiano scritto per tutti i corsi.

Sabato 12 luglio, ore 8 - Tedesco scritto per tutti i corsi.

Domenica 13, ore 8 - Orali di storia, geografia, scienze naturali per l'idoneità e l'ammissione al primo corso e l'ammissione al corso preparatorio.

Lunedì 14, ore 8 - Francese per tutti i corsi (scritti).

Martedì 15 luglio, ore 8 - Matematica scritta per tutti i corsi.

Mercoledì 16, ore 8 - Ragioneria scritta per tutti i corsi.

Mercoledì 16 luglio, ore 16 - Inizio delle operazioni di scrutinio.

Giovedì 17 luglio, ore 8 - Operazioni di scrutinio.

Giovedì 17 luglio, ore 15 - Esami orali.

Radiorario giornaliero

Oggi (venerdì 27)

Genova - Ore 21: Società folklorica genovese.

Milano-Torino - Ore 20.30

